

# O atraso na entrega da mercadoria no Transporte Marítimo Internacional

MÁRCIA NIGIOLELA\*

## Introdução

O atraso na entrega da mercadoria no transporte marítimo é um tema extenso cuja abordagem profunda se afigura difícil num estudo desta natureza, de qualquer maneira abraçamos o desafio de estudar o assunto e tomar a nossa posição sobre algumas abordagens problemáticas no seu âmbito. Faremos referência ao atraso nas outras modalidades de transporte para fundamentar a responsabilidade destes decorrente, sem com isso pretendemos uma abordagem comparativa exaustiva até porque acreditamos que o tema não suscita discussões a nível dos transportes aéreo, rodoviário e ferroviário.

Extravasando a Convenção de Bruxelas, pretendemos ainda uma breve menção ao transporte internacional de mercadorias por contentores.

Conscientes da oportunidade do assunto, lançamo-nos ao desafio de abordar o tema que passamos a delimitar.

## 1. Delimitação do tema

O tema tem no seu cerne a responsabilidade do transportador pelo atraso na entrega da mercadoria no transporte marítimo, pelo que, a

---

\* Docente da Faculdade de Direito da UCAN. Mestre em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Pós-graduada em Direito do Trabalho pela Escola de Lisboa da Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa. Licenciada pela Faculdade de Direito da UCAN.

nossa abordagem vai centrar-se neste aspeto. Sendo assim, falaremos de questões diretamente relacionadas com a responsabilidade do profissional transportador de mercadorias nomeadamente:

*Os pressupostos da sua responsabilidade*

*A exoneração da responsabilidade*

*Os limites indemnizatórios no âmbito do contrato internacional do transporte marítimo.*

Fica de fora, por entendermos ter uma lógica diferente, o atraso na entrega da mercadoria por culpa do destinatário.

### 1.1. Definição

Não constatamos discussão doutrinária acerca do conceito sobre o atraso na entrega da mercadoria, talvez se deva ao facto de o aplicador do direito ter algumas referências do que se possa considerar atraso na entrega da mercadoria.

A primeira que encontramos está no artigo 19.º da Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada – CMR – segundo a mesma há demora na entrega quando a mercadoria não foi entregue no prazo convencionado ou, se não foi convencionado prazo, quando a duração efetiva do transporte, tendo em conta as circunstâncias, e em especial no caso de um carregamento parcial, o tempo necessário para juntar um carregamento completo em condições normais ultrapassar o tempo que é razoável atribuir a transportador diligente.

#### Conceito adotado

Neste sentido, ao nível do Direito Marítimo há uma definição, concretamente na Convenção de Hamburgo no n.º 2 do seu art. 5.º Segundo este diploma internacional “... *há atraso na entrega quando as mercadorias não sejam entregues dentro do prazo expressamente acordado, ou na falta de acordo, no prazo que atendendo as circunstâncias do caso seria razoável exigir de um transportador diligente*”.

Outra referência está nas Regras de Roterdão, no artigo 21.º, “*Há atraso na entrega quando as mercadorias não forem entregues no lugar de destino indicado no contrato de transporte dentro do prazo acordado*”.

Uma diferença significativa nos ressalta à vista, enquanto na Convenção de Bruxelas existem dois critérios para se aferir o atraso na entrega da mercadoria, nomeadamente, o prazo acordado e o prazo razoável, nas Regras de Roterdão há apenas o prazo acordado.

Apesar destas considerações, concluímos que os critérios da Convenção de Hamburgo são os mais utilizados, embora não seja um diploma com larga aceitação dos Estados com maior relevância no tráfico marítimo, em determinadas situações são acolhidos conceitos consagrados naquele diploma internacional<sup>1</sup>.

Portanto, para que se considere que há atraso na entrega da mercadoria devem existir duas situações, alternativas:

- Havendo um prazo estipulado entre as partes, haverá atraso quando o transportador entregue a mercadoria depois do prazo estipulado.
- Não havendo prazo estipulado entre as partes, haverá atraso quando o transportador não entregue a mercadoria no prazo razoavelmente esperado, tendo em conta um transportador diligente. Segundo MÁRIO RAPOSO, neste caso, a apreciação do atraso caberá ao prudente critério do juiz, com base nos factos que lhe são fornecidos pelas partes<sup>2</sup>, posição com a qual concordamos.

## 1.2. Relevância do atraso na entrega da mercadoria

A relevância do atraso para o tema em análise prende-se com a responsabilidade decorrente do mesmo. Por isso, o atraso de que nos ocupamos é aquele do qual resultam danos que devam ser ressarcidos. Portanto, o atraso aqui referido prende-se com situação de demora na entrega da mercadoria de que resultam danos para o interessado na carga, sendo que não se pode falar em responsabilidade do transportador pelo atraso na entrega de mercadorias, se deste não resultarem danos diretos /físicos ou indiretos/económicos.

---

<sup>1</sup> No mesmo sentido FERNANDO SANCHEZ CALERO, *El contrato marítimo de mercancías*, editorial Aranzi, p. 62.

<sup>2</sup> Cfr. MÁRIO RAPOSO, *Transporte marítimo de mercadorias, os Problemas*, in *Jornadas de Lisboa de Direito marítimo*, Almedina, 2008, p. 64.

## 2. O atraso na entrega da mercadoria noutras convenções de Direito dos Transportes

O atraso na entrega da mercadoria é uma fonte de responsabilidade do transportador a nível do Direito dos Transportes.

É constatável que na generalidade dos diplomas que regulam os vários contratos de transporte está prevista a responsabilização do transportador pelos danos resultantes do atraso na entrega da mercadoria. A situação está tão claramente contemplada que não parece levantar qualquer problematização, com exceção no que se refere ao transporte marítimo.

A *Convenção relativa ao Transporte de Mercadorias por Estrada (CMR)* prevê no seu art. 17.º, n.º 1, que “O transportador é responsável pela perda total ou parcial, ou pela avaria que se produzir entre o momento do carregamento da mercadoria e o da entrega, assim como pela demora na entrega. A última parte desta disposição legal faz uma clara referência à responsabilização do transportador por atraso na entrega da mercadoria. Por sua vez, o art. 19.º do mesmo diploma determina as situações que devem integrar o conceito de demora na entrega da mercadoria, o que facilita a aplicação do conteúdo do art. 17.º Segundo o disposto no art. 19.º da CMR, há demora na entrega quando a mercadoria não foi entregue no prazo convencionado, ou, se não foi convencionado prazo, quando a duração efetiva do transporte, tendo em conta as circunstâncias, e em especial, no caso de um carregamento parcial, o tempo necessário para juntar um carregamento completo, em condições normais, ultrapassar o tempo que é razoável atribuir a transportes diligentes. Por sua vez o n.º 5 do art. 23.º da CMR estabelece o limite indemnizatório nos casos de danos pelo atraso na entrega da mercadoria. Pelo que o regime da responsabilização por danos decorrentes do atraso, na CMR, não coloca dificuldades.

*No que ao transporte aéreo diz respeito, a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao transporte Aéreo Internacional*<sup>3</sup> (Convenção de Montreal de 1999) estabelece a responsabilidade da transportadora pelos danos resultantes do atraso na entrega: art. 19.º: o transportador é

---

<sup>3</sup> Assinada em 28 de maio de 1999, vem modernizar e consolidar o regime jurídico internacional estabelecido pela Convenção de Varsóvia de 1929 e seus vários instrumentos conexos (o chamado “Sistema de Varsóvia”). Aquela Convenção estabelece novas regras relativas à responsabilidade em matéria de transporte internacional de passageiros, bagagem e carga feito por aeronave mediante remuneração.

responsável pelo dano resultante do atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagens ou mercadorias. Não obstante, a transportadora não será responsável pelo dano resultante do atraso se provar que ela ou os seus trabalhadores ou agentes adotaram todas as medidas que poderiam razoavelmente ser exigidas para evitar o dano ou que lhes era impossível adotar tais medidas. O n.º 1 do art. 22.º estabelece os limites de indemnização para os danos constantes no art. 19.º, nomeadamente o resultante do atraso na entrega da mercadoria.

*No que a Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários* diz respeito, no protocolo sobre os privilégios e imunidades da organização intergovernamental para os transportes internacionais (OTIF), o art. 43.º estabelece a indemnização dos danos pelo atraso, enquanto no art. 44.º do mesmo diploma estabelece-se o limite de indemnização.

Com este percurso, pensamos ser de concluir que a responsabilidade do transportador pelos danos resultantes do atraso na entrega da mercadoria está expressamente prevista nos diplomas que regulam os contratos internacionais de transporte aéreo, ferroviário e por estrada, numa lógica coincidente:

*Primeiro* – Há presunção de responsabilidade do transportador pelo atraso.

*Segundo* – Há possibilidade do transportador se exonerar de tal responsabilidade caso prove a sua atuação diligente.

*Terceiro* – Existe um limite de responsabilização para o transportador, caso não consiga exonerar-se.

### **3. Responsabilidade pelo atraso na entrega da mercadoria no Direito Marítimo**

A situação não é tão pacífica no que se refere ao transporte marítimo internacional de mercadorias. Nesta área de transportes, não há uma referência expressa na primeira convenção que pretendeu um regime uniforme para tal contrato e que teve um número considerável de ratificações e adesões.

Para alguns autores, a disparidade de tratamento está no facto de enquanto naqueles modos de transporte a pontualidade na entrega é um aspeto determinante das previsões contratuais, nos transportes marítimos

de mercadorias, nos anos 20, era acessório. Estavam em causa transportes por natureza lentos, extensos e sujeitos a incidentes de percurso<sup>4</sup>.

A responsabilidade pelo atraso na entrega da mercadoria por mar conhece vários regimes consoante seja o diploma em análise. É importante sublinhar que esta disciplina, assim como outros problemas atinentes ao transporte de mercadorias por mar, está longe de conhecer o regime uniforme tão pretendido e, do nosso ponto de vista, haverá um prolongamento de vida da Convenção de Bruxelas<sup>5</sup>, dado que os diplomas posteriores têm menos adesão do conjunto de países com forte influência no comércio marítimo.

Por haver uma diversidade de regimes em vigor, vamos fazer referência sucinta aos regimes existentes começando pela mais recente, a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos para o Transporte Internacional de Mercadorias Total ou Parcialmente por Mar, as Regras de Roterdão<sup>6</sup> e terminando na mais antiga, ainda em vigor, a Convenção de Bruxelas de 1924, com as suas modificações.

Cabe-nos ressaltar que a Convenção das Nações Unidas sobre os Contratos para o Transporte Internacional de Mercadorias total ou parcialmente por mar entraria em vigor após a 20.<sup>a</sup> ratificação<sup>7</sup>. Pretende-se a almejada uniformidade de tratamento desta matéria.

### **3.1. Responsabilidade pelo atraso da mercadoria nas Regras de Roterdão**

No contexto das Regras de Roterdão o “atraso na entrega das mercadorias” tem tratamento especial. Desde logo no artigo 17.º o atraso na

---

<sup>4</sup> Cfr MÁRIO RAPOSO, “Transporte internacional de mercadorias por mar. Da convenção de Bruxelas de 1924 às Regras de Hamburgo de 1978”, in *Direito*, 1996 (janeiro-junho).

<sup>5</sup> No mesmo sentido, MANUEL JANUÁRIO DA COSTA GOMES, do transporte *port to port* ao transporte *door to door*, in *I Jornadas do Direito Marítimo*, p. 405.

<sup>6</sup> As Regras de Roterdão foram submetidas a aprovação dos Estados em setembro de 2009.

Um estado que ratifique, aceite, aprove ou aceda a esta convenção, renuncia às anteriores disposições, a partir do momento em que esta convenção entre em vigor, n.º 1 do art. 89.º Nenhuma reserva é permitida a esta convenção.

<sup>7</sup> No dia 23 de setembro de 2009 foi realizada a cerimónia para assinatura das Regras de Roterdão (nome dado em homenagem a cidade sede da cerimónia de assinatura), as quais versam sobre os direitos e obrigações envolvidas no transporte internacional de mercadorias no todo ou em parte por via marítima. Em pouco menos de um mês as referidas Regras receberam 20 assinaturas.

entrega de mercadorias é fundamento de responsabilidade se o reclamante provar que com esse atraso sofreu prejuízos.

O transportador poderá afastar a responsabilidade se provar que o atraso não se deveu a culpa sua ou das pessoas mencionadas no artigo 18.º, nomeadamente: *outra parte executante do transporte, o capitão ou algum membro da tripulação do navio, os empregados de uma das partes executantes*. Se não o conseguir poderá ainda afastar a sua responsabilidade se conseguir provar como causa do dano um dos factos ou circunstâncias do n.º 3 do artigo 17.º, nomeadamente: força maior; riscos do mar; guerra; greves; incêndio a bordo do navio; etc.

O limite de responsabilidade, em caso de atraso, está previsto no artigo 60.º e nunca será de valor superior ao valor total das mercadorias que seria devido em caso de perda total.

Em sede de limitação de responsabilidade, esta nunca será possível no caso de atraso com dolo do transportador ou das pessoas consigo coobrigadas.

O n.º 2 do art. 61.º das Regras de Roterdão estabelece a perda do limite de responsabilidade se o requerente provar que o atraso na entrega resultou de um ato ou omissão da pessoa que reclama o direito de limite feito com a intenção de causar a perda devido a atraso ou de forma imprudente e com consciência de que essa perda teria provavelmente resultado a responsabilidade.

Concluímos que a responsabilidade do transportador ficou agravada. Nas situações em que não haja uma causa objetiva de exclusão da responsabilidade constante do n.º 3 do art. 17.º o transportador muito provavelmente será responsabilizado.

No nosso entender, resulta da letra da lei a presunção de culpa do transportador, como é característico na responsabilidade contratual<sup>8</sup>, o transportador deverá fazer prova da ausência de culpa sua e das pessoas coobrigadas, nos termos do n.º 2 do art. 18.º para que seja isento de responsabilidade pelo atraso na entrega da mercadoria.

Outro assunto que pode suscitar algum enquadramento dogmático é a modalidade de culpa consagrada neste diploma, pretendemos saber se o sentido da culpa (pressuposto de responsabilidade do transportador) expresso no art. 17.º das Regras de Roterdão corresponde ao nosso

---

<sup>8</sup> LUÍS MENEZES LEITÃO, *Direito das obrigações-introdução da constituição das obrigações*, 6.ª edição, Almedina, 2007, p. 323.

conceito de dolo ou negligência, tão largamente debatido na doutrina do direito civil.

Correndo o risco de trazermos a este nível uma abordagem puramente civilística, distorcendo a dinâmica do direito dos transportes, atemo-nos a letra da lei para chegar a conclusões que nos parecem incontornáveis.

Do nosso ponto de vista, o sentido de culpa exposto no art. 17.º das Regras de Roterdão abrange quer o dolo quer a negligência do transportador, neste caso, apenas a negligência consciente<sup>9</sup>. Desta forma, é possível articular este requisito de responsabilidade com o conteúdo do art. 61.º que vem determinar os moldes em que se processa os limites de responsabilidade do transportador. Nos termos do n.º 2 do art. 61.º não tem direito ao benefício da limitação o transportador e/ou a pessoa coobrigada que, v.g., tenha atrasado a entregar a mercadoria, propositadamente para causar danos ao requerente ou que de forma imprudente com consciência de que essa perda teria resultado. Parece-nos de concluir que numa primeira situação está consagrado o dolo e na outra a negligência do transportador ao entregar a mercadoria atrasada. Entendemos ainda que a negligência prevista no artigo 61.º é apenas a consciente<sup>10</sup>, dado que há representação do facto danoso.

### **3.2. Responsabilidade pelo atraso na entrega da mercadoria na Convenção de Hamburgo**

Superando as insuficiências da Convenção de Bruxelas, a Convenção de Hamburgo consagrou expressamente a responsabilidade pelo atraso na entrega da mercadoria, no seu art. 5.º, n.º 1. Este diploma internacional estabelece no seu art. 6.º, n.º 1, alínea *b*), que o limite indemnizatório, pelo atraso, será equivalente a duas vezes e meia o frete correspondente às mercadorias em atraso, mas não podendo exceder o frete total relativamente ao contrato.

A Convenção de Hamburgo tem o mérito de ver resolvida a questão das diferenças dos limites indemnizatórios relativos à perda da mercadoria e no atraso na entrega da mercadoria, questão discutida a nível da Convenção de Bruxelas, que não alcançou consenso na doutrina.

---

<sup>9</sup> Sobre o assunto, LUIS MENEZES LEITÃO, in *ob. cit.*, p. 317.

<sup>10</sup> LUÍS MENEZES LEITÃO, in *ob. cit.*, p. 317.



Apesar da sua maior perfeição técnica e de maior regulação das questões do transporte marítimo, as Regras de Hamburgo<sup>11</sup> não foram ratificadas pelos países mais importantes no tráfego marítimo.

### **3.3. A Responsabilidade pelo atraso na entrega da mercadoria em face da Convenção de Bruxelas**

A Convenção de Bruxelas de 1924 foi modificada pelos protocolos de Visby (1968) e SDR (1979) a primeira alteração afetou as regras de responsabilidade do transportador e seu âmbito de aplicação, a segunda incidiu sobre o limite de responsabilidades.

Com as modificações e alterações aos diplomas mais antigos o legislador uniforme pretendeu, certamente, a elaboração técnica jurídica mais aperfeiçoada, uma maior abrangência dos problemas relativos ao transporte marítimo, porém, o facto de numerosos Estados serem parte da Convenção de Bruxelas, mas não terem aderido a um ou outro protocolo, faz com que a uniformidade fique prejudicada nesta matéria de transporte marítimo, resultando numa diversidade de regimes aplicáveis ao contrato marítimo internacional de mercadorias. Para alguns Estados vigora somente a Convenção de Bruxelas<sup>12</sup>, para outros vigora a Convenção de Bruxelas com as modificações dos protocolos de 1968 e de 1979, para outros ainda vigora apenas as Regras de Hamburgo a que se juntam as diferenças surgidas quando se segue o sistema de introduzir a Convenção de Bruxelas no direito interno por meio de uma lei que a faça adequar-se a legislação interna, pelo que fica seriamente afetada a ideia da uniformidade na regulação do contrato internacional de transporte de mercadoria por mar<sup>13</sup>.

Depois da mais atenta análise da Convenção de Bruxelas, não se vislumbra nenhuma referência à responsabilidade do transportador por atraso na entrega das mercadorias. Tal omissão é extensiva aos protocolos modificativos da Convenção de Bruxelas, nomeadamente o protocolo Visby (1968) e o protocolo SDR (1979). Esta omissão dos redatores à

---

<sup>11</sup> As Regras de Hamburgo foram maioritariamente ratificadas por países carregadores, sem grande expressão no comércio marítimo, vigorando o regime da Convenção de Bruxelas de 1924 para a maioria dos países transportadores.

<sup>12</sup> Esta é a situação de Portugal que não aderiu a nenhum dos protocolos modificadores, nem à Convenção de Hamburgo.

<sup>13</sup> No mesmo sentido, cfr. FERNANDO CÁNCHEZ CALERO, *El contrato de transporte marítimo de mercancías – Reglas de la Haia – Visby*, Aranzadi, p. 47.

Convenção de Bruxelas de 1924<sup>14</sup> fez despoletar as mais variadas interpretações da doutrina, assim, para CARMEN ALONSO LADESMA, a falta de menção do atraso como causa de responsabilidade do transportador é uma consequência histórica da época da navegação a vela em que o atraso carecia de importância, em si mesmo considerado, como causa geradora de perdas económicas dada a sua inevitabilidade<sup>15</sup>. JUAN ALBIZU, por sua vez, afirma que a escassa importância dada ao atraso na Convenção de Bruxelas é pelo facto de, na maioria dos casos, não ser só imprevisível, se não que também inevitável dadas as condições em que tais transportes eram efetuados<sup>16</sup>.

Diante das várias considerações, torna-se necessário determinar se deve admitir a responsabilidade pelo atraso na Convenção de Bruxelas e qual o regime a seguir pelos Estados assinantes da referida Convenção.

Afiguram-se três possibilidades para solucionar o problema<sup>17</sup>:

- *A primeira* é considerar que a Convenção de Bruxelas ao omitir qualquer referência a responsabilidade pelo atraso na entrega de mercadoria entende que o transportador não deve responder nesta situação, contrariando os mais elementares princípios sobre a responsabilidade em matéria de transportes.
- *A segunda* é entender que a responsabilidade por atraso na entrega da mercadoria é atendível, mas que a sua regulação fica a cargo dos ordenamentos internos dos países assinantes da convenção.
- *A terceira* é fazer uma interpretação de acordo com a realidade social dos tempos e entender que a referência aos danos permite incluir a responsabilidade pelo atraso na entrega da mercadoria, posição que seguimos<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> A convenção foi assinada aos 24 de agosto de 1924, em Bruxelas, por representantes dos mais importantes Estados desde o ponto de vista do comércio marítimo tais como: Alemanha, Bélgica, Chile, Espanha, Estónia, EUA, França, Grã-Bretanha, Hungria, Itália, Japão, Polónia, Dáquia, Roménia e Jugoslávia. Com um certo atraso a convenção foi ratificada por quase todos os Estados assinantes e teve um grande número de adesões.

<sup>15</sup> LEDESMA ALONSO, CARMEN, Evolucion, Fundamento y limites de la responsabilidad del porteador marítimo, in *VIII Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastian*, Vitoria-Gasteiz, 2002, p. 58.

<sup>16</sup> GARCIA DE ALBIZU, JUAN CARLOS, *El desvío de Ruta en el transporte marítimo*, Vitoria-Gasteiz, 1995, p. 107.

<sup>17</sup> No mesmo sentido, JUAN CARLOS SAENS GARCIA DE ALBIZU in *ob. cit.*, p. 107.

<sup>18</sup> Em sentido diverso do nosso: o acórdão da relação do Porto de 10.12.2001.

A maior parte da doutrina aceita a responsabilidade pelo atraso na entrega da mercadoria com base numa interpretação atualista do texto da Convenção de Bruxelas<sup>19</sup>. Admitimos que a Convenção de Bruxelas nada disponha expressamente sobre a responsabilidade por atraso na entrega da mercadoria, porém, afastar tal responsabilidade no âmbito da convenção seria suprimir um “mecanismo” de cumprimento integral da obrigação de transportar a mercadoria e em último caso estaríamos a negar um princípio elementar de justiça.

Para MÁRIO RAPOSO a fundamentação legal da responsabilização do transportador pelo atraso encontra-se no n.º 5 do art. 4.º que a indemnização dos danos causados às mercadorias ou “que lhe digam respeito...”<sup>20</sup>. Esta referência é feita aos “*economic loss*” ou prejuízos indiretos. FERNANDO CALERO apresenta outra disposição legal para se responsabilizar o transportador pelo atraso. Para este autor, as partes contratantes podem agravar a responsabilidade do transportador, integrando no conhecimento uma cláusula que preveja o atraso na entrega da mercadoria, com base no art. 5.º da Convenção de Bruxelas<sup>21</sup>. Esta posição levaria a outra discussão que se prende com a responsabilidade por atraso na ausência de uma cláusula que a previsse.

Seguimos a posição de MÁRIO RAPOSO, por considerarmos não deixar ao arbítrio das partes a existência ou não da responsabilidade pelo atraso, contribuindo para a uniformidade pretendida pelo regime uniforme, aliás, salvaguarda o equilíbrio da Convenção de Bruxelas não se onerando o interessado na carga pelos danos que resultassem do atraso injustificado do transportador.

É do nosso conhecimento que a Convenção de Bruxelas procurou tutelar os interesses dos intervenientes no comércio marítimo, distribuindo os riscos da navegação marítima pelo transportador e pelo carregador, pretendeu-se um equilíbrio que não onerasse excessivamente uma das

---

<sup>19</sup> Neste sentido, cfr. MÁRIO RAPOSO, *Transporte marítimo de mercadorias – Os problemas*, in *Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, Almedina, 2008, p. 63. Ainda FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, *Limitação da responsabilidade do transportador*, in *Jornadas de Direito Marítimo*, 2008, p. 263, em sentido contrário o acórdão da relação do Porto de 10.12.2001 (col. Jurispru., 2001, V, p. 209).

<sup>20</sup> MÁRIO RAPOSO in *ob. cit.*, p. 64.

<sup>21</sup> Cfr. FERNANDO SANCHEZ CALERO, *El contrato de transporte de mercancías*, Aranzi, 2000, p. 351.

partes<sup>22</sup>, daí a tipificação das situações que dão lugar à responsabilidade do transportador, a enunciação das situações que exoneram a responsabilidade e a consagração do limite indemnizatório para o transportador.

Diante deste quadro, é relevante questionar se a inclusão “forçada” de mais uma situação de responsabilização do transportador não desequilibra os interesses salvaguardados pela convenção, resultando numa maior onerabilidade do transportador.

Em nosso entender, a responsabilização do transportador por atraso na entrega da mercadoria é a que melhor garante o equilíbrio entre a posição do carregador e do transportador<sup>23</sup>. O não ressarcimento dos danos resultantes do atraso traduzir-se-ia no desequilíbrio da convenção, dado que se estaria a onerar o carregador por um facto que deixou de ter razão de ser, ou seja, não admitir a responsabilidade pelo atraso na entrega da mercadoria pressupõe deixar ao risco do carregador ou destinatário os custos decorrentes do mesmo, numa altura em que desapareceram as razões que determinaram a omissão do legislador uniforme da convenção de 1924.

O não ressarcimento de danos resultantes do atraso na entrega da mercadoria, por um lado, seria uma negação da proteção dos carregadores<sup>24</sup> por outro lado, entendemos que o equilíbrio da Convenção de Bruxelas não fica afetado, prejudicando o transportador. Esse poderá invocar uma causa de justificação do atraso, tal como um desvio de rota legítimo ou razoável, nos termos do n.º 4 do art 4.º da convenção, para se exonerar da responsabilidade de indemnizar e em última situação terá a seu favor o limite da responsabilidade, que, como sabemos, impede que os danos sejam totalmente ressarcidos.

Outra fundamentação para o ressarcimento dos danos resultantes do atraso pode ser encontrada no art. 3.º, n.º 8, da convenção, embora de forma bastante residual.

Da interpretação da norma, afere-se que o transportador é responsável por toda a perda ou dano concernente à mercadoria, pelos motivos preceituados na convenção e também pelos motivos não preceituados. É justamente nesta última deixa, do nosso ponto de vista, que encontramos uma “cláusula geral” onde podemos integrar os danos resultantes

---

<sup>22</sup> No mesmo sentido, NUNO MANUEL CASTELLO-BRANCO BASTOS, *Direito dos Transportes*, Coimbra, Almedina, 2004, p. 231.

<sup>23</sup> No mesmo sentido, FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, in *ob. cit.*, p. 264.

<sup>24</sup> Cfr. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA in *ob. cit.*, p. 264.

do atraso na entrega da mercadoria. Parece-nos, até aqui, que nada obsta a essa conclusão.

### *3.3.1. Situação no ordenamento jurídico angolano*

Qual o regime aplicável ao contrato de transporte de mercadorias por mar quando os conhecimentos sejam emitidos no território angolano. A questão não é discutida a nível da doutrina no nosso país, aliás, o Direito dos Transportes é uma área que não está integrada no *curriculum* académico das Faculdades de Direito que conhecemos, daí a justificação da falta de discussão nesse sentido.

Sabemos desde logo que Angola não ratificou as Regras de Hamburgo, uma estratégia seguida por um número considerável de países carregadores, por outro lado, também não assinou os protocolos SDR de 1979 o que a vincularia à Convenção de Bruxelas. Dada a inação do Estado diante dos diplomas internacionais para regular o contrato de transporte de mercadoria poderia pensar-se que o País não está vinculado a nenhum dos regimes internacionais. Será esta a realidade?

Esta matéria está intimamente relacionada com aquela referente à sucessão de Estados, concretamente sucessão quanto aos tratados. A Convenção de Viena de 1978 procura enquadrar este problema, apontando princípios reguladores de tais situações, os princípios de carácter geral e os princípios reguladores de determinadas situações<sup>25</sup>.

No que concerne aos princípios gerais, o art. 5.º estabelece a subsistência de obrigações enunciadas em qualquer tratado que decorram do direito internacional, independentemente do tratado.

Já no que concerne aos princípios específicos, a convenção estabelece no seu art. 16.º que havendo formação de novo Estado por acesso à independência, não há continuidade dos tratados antes vigentes. Todavia, o novo Estado poderá aceder a tratados multilaterais, salvo se tal for incompatível com o seu objeto ou fim, art 17.º Pensamos que o nosso Estado fez uso desta faculdade e acedeu a convenção de Bruxelas de 1924. Esta conclusão resulta da interpretação nas normas que a seguir faremos.

Portanto, para o contrato de transporte internacional de mercadorias por mar, vigora em Angola o regime da Convenção de Bruxelas na sua versão originária. O sustento desta “tese” resulta da conjugação

---

<sup>25</sup> Cfr. JORGE MIRANDA, *Curso de Direito Internacional Público*, 2.ª edição, Princípio, 2004, p. 225.

dos diplomas que vincularam o Estado português a esta convenção e a Constituição angolana.

Procuraremos sintetizar as razões que nos levam a sustentar que Angola é parte da Convenção de Bruxelas de 1924.

*Primeiro* porque Portugal não excluiu a vinculação das colónias a quando da sua adesão à Convenção de Bruxelas, em 1931<sup>26</sup>, como fizeram algumas potências coloniais, nomeadamente França.

*Segundo* porque o diploma que introduz no Direito interno as disposições da Convenção<sup>27</sup> preceitua no seu art. 1.º que “o disposto nos artigos 1.º a 8.º da Convenção será aplicável a todos os conhecimentos de carga emitidos em território português...”.

Este diploma refere-se ao território português sem qualquer exceção, pelo que concluímos que se aplicasse também às colónias. Em 1950, Angola fazia parte do território português.

Após a independência de Angola, o art 95.º da Lei Constitucional da primeira República, aprovada aos 10 de novembro de 1975, estabelecia que: As leis e os regulamentos em vigor na República de Angola são aplicáveis enquanto não forem alterados ou revogados e desde que não violem o espírito da presente Lei. Esta disposição transportou, para o então novo Estado, as leis em vigor no período colonial com a exigência prevista no mesmo artigo. Portanto, a inação do Estado no que concerne a vinculação aos diplomas internacionais sobre transporte de mercadorias, não implica que não seja parte de nenhuma convenção internacional, concretamente a Convenção de Bruxelas de 1924. A atual Constituição da República no seu art. 6.º, n.º 3, estabelece como critério de validade dos tratados a sua conformidade com a Constituição.

Não se verificando nenhuma desconformidade com a Constituição em vigor na República de Angola, conjugando com a disposição Constitucional anterior que mantinha em vigor a Convenção de Bruxelas, passamos a citar o art. 165.º da Lei Constitucional: “... as leis e regulamentos em vigor na República de Angola são aplicáveis enquanto não forem alterados ou revogados, e desde que não contrariem a letra e o espírito da presente

---

<sup>26</sup> Portugal aderiu à Convenção de Bruxelas na sequência do Decreto-Lei n.º 19857, de 18 de maio de 1931, tendo a mesma carta de adesão sido subscrita aos 5 de dezembro de 1931 e depositada nos arquivos do Governo belga aos 24 de dezembro de 1931.

<sup>27</sup> Por força do Decreto-Lei n.º 37748 de 1 de fevereiro de 1950, os arts. 1.º a 8.º da Convenção de Bruxelas foram integrados no direito interno português.

lei”, estamos em condições de afirmar que a Convenção de Bruxelas de 1924 sobre Transportes Marítimos vigora na República de Angola.

#### 4. Pressupostos da Responsabilidade

A responsabilidade do transportador surge quando por incumprimento das suas obrigações, que derivam do contrato de transporte, cause danos à mercadoria ou ao interessado na carga<sup>28</sup>.

Para a identificação dos casos de incumprimento, neste contrato, deve ter-se em conta que o transportador obriga-se a transportar as mercadorias em bom estado de um Estado para o outro e sobre a base deste princípio as obrigações fundamentais do transportador são: o transporte das mercadorias e a sua custódia.

Fixando-nos na obrigação típica do transportador, que é transportar as mercadorias, podemos dizer que os pressupostos de incumprimento desta obrigação são:

*Primeiro*, a entrega das mercadorias com atraso, por implicar uma execução do transporte depois do vencimento do tempo pactuado ou razoavelmente esperado e, *Segundo*, a falta de execução total ou parcial do transporte.

No que se refere a obrigação de custódia o incumprimento consubstancia-se na perda total das mercadorias ou na sua perda parcial<sup>29</sup>.

Sintetizando, no que ao nosso tema diz respeito, diremos então que são dois os pressupostos para responsabilizar o transportador:

- a) Que entregue as coisas transportadas com atraso;
- b) Que deste atraso decorram danos, diretos ou indiretos.

Entendemos que os pressupostos são cumulativos, não existindo responsabilidade do transportador se houver demora e não se registar danos. Aliás, o dano é um dos pressupostos da responsabilidade civil em geral.

#### 5. Danos Ressarcíveis

Como é sabido o atraso na entrega da mercadoria pode acarretar danos físicos à mercadoria, perda total ou avaria na mercadoria, porém o mais

---

<sup>28</sup> Cfr. FERNANDO CALERO, in *ob. cit.*, p. 347.

<sup>29</sup> Cfr. FERNANDO CALERO, in *ob. cit.*

comum é que do atraso decorram os danos indiretos que resultam na perda do valor da mercadoria, os denominados “*economic loss*”. No que se refere aos danos físicos, não restam dúvidas que devam ser ressarcidos nos termos gerais da convenção<sup>30</sup>. A propósito desta posição, SERGIO CARBONE relata que por altura da elaboração das Regras de Hamburgo, onde se pretendia uma regulação especial relativa ao critério de ressarcimento dos danos provenientes do atraso, foi excluída a operatividade de tal disciplina especial nas situações na qual o dano provocado pelo atraso consistia na perda ou avaria da mercadoria transportada<sup>31</sup>. De facto é difícil distinguir e individualizar a perda e a avaria exclusivamente devida ao atraso, diferenciando-lhe daquela que podia ser evitada através da adoção de uma apropriada medida preventiva da parte do transportador marítimo no exercício da sua diligência profissional.

Segundo FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, o atraso na entrega das mercadorias não provoca, normalmente, danos físicos, danos objetivos e facilmente constatáveis nas mercadorias transportadas. Do atraso na entrega da mercadoria pode resultar uma perda económica ou financeira para o carregador ou destinatário, que na prática é difícil de provar<sup>32</sup>.

### 5.1. Danos físicos

Segundo a maior parte da doutrina, os danos físicos às mercadorias resultantes da demora não colocam problemas no âmbito da Convenção de Bruxelas, o transportador será responsável por qualquer perda ou avaria causada pelo retardamento na entrega. Para MÁRIO RAPOSO, o que a convenção não previu foram os prejuízos resultantes da demora não diretamente relacionáveis com a fase marítima do transporte, ou seja, os prejuízos comerciais<sup>33</sup>.

A responsabilidade do transportador pelos danos físicos – perda ou avaria nas mercadorias – está prevista na Convenção de Bruxelas e nos posteriores protocolos modificativos, porém os critérios da sua quantificação foram determinados pelo protocolo Visby (1968) suprimindo uma

---

<sup>30</sup> No mesmo sentido CARBONE, Sergio – *Contrato de Transporte marítimo di cose*, Milano, Dott. A. Giuffrè Editore, 1988, p. 295.

<sup>31</sup> Cfr. SERGIO M. CABONE, in *ob. cit.*, p. 298.

<sup>32</sup> DA ROCHA, Francisco Costeira – Limitação da responsabilidade do transportador marítimo, in *I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, Almedina, 2008, p. 265.

<sup>33</sup> Cfr. MÁRIO RAPOSO, Transporte internacional de mercadorias por mar. Da Convenção de Bruxelas de 1924 às Regras de Hamburgo de 1978, in *Direito*, 1996 (janeiro-junho).



lacuna da redação originária da Convenção de Bruxelas, no seu art. 2.º que altera o parágrafo 5.º do art. 4.º Deverá ter-se em conta o valor das mercadorias no lugar e no momento em que foram entregues ou deveriam ter sido entregues.

O valor das mercadorias será determinado, sucessivamente, pela sua cotação em bolsa, pelo preço corrente no mercado ou pelo valor usual de mercadorias com a mesma natureza e qualidade.

Não nos parece necessário autonomizar a questão dos danos físicos resultantes do atraso, pelo que a maior parte da doutrina entende que os danos físicos, decorrentes ou não da demora na entrega da mercadoria serão ressarcidos nos mesmos termos.

## 5.2. Danos indiretos

No que se refere aos danos indiretos, os *economic loss*, havia certa tendência na doutrina no sentido de não admitir o seu ressarcimento em face da incerteza da durabilidade do transporte por mar, posição largamente ultrapassada<sup>34</sup>.

Ultrapassada a questão prévia, coloca-se o problema dos termos da sua ressarcibilidade. SERGIO CARBONE, defende como pressupostos da responsabilidade do transportador o conhecimento e a previsibilidade dos danos<sup>35</sup>. Segundo o autor, só com base nestes dois pressupostos, conhecimento e/ou previsibilidade, se pode justificar a ressarcibilidade do dano indireto. Com base nestas exigências, torna-se bastante difícil obter o efetivo ressarcimento do prejuízo por parte do carregador, desde logo pela dificuldade de prova da previsibilidade do dano provocado pelo atraso resultante da perda do valor no mercado da mercadoria transportada<sup>36</sup>. Entendemos que esta exigência “subjettiva” levaria a uma difícil concretização do ressarcimento dos danos decorrentes do atraso. Não nos parece necessário recorrer ao conhecimento ou previsibilidade do dano para fundamentar a responsabilidade do transportador, existem critérios objetivos, tais como o prazo acordado ou prazo razoável para se poder aferir o atraso e daí acionar a responsabilidade do transportador.

---

<sup>34</sup> No mesmo sentido, ALFREDO ANTONINI, *Corso de diritto dei trasporti*, Giuffrè editore, 2004, p. 248.

<sup>35</sup> Cfr. SERGIO CARBONE, in *ob. cit.*, p. 297.

<sup>36</sup> Cfr. SERGIO CARBONE, in *ob. cit.*, p. 298.

No que se refere à quantificação dos danos indiretos, parece-nos de abraçar o critério objetivo proposto por ALFREDO ANTONINI<sup>37</sup>. O dano indireto resultante do atraso na entrega da mercadoria será calculado pelo valor da mesma no lugar e tempo da entrega, ou seja, haverá dano caso a mercadoria esteja desvalorizada em função da entrega tardia da mesma.

## **6. Exoneração da responsabilidade do transportador pelo atraso na entrega da mercadoria**

O estudo sobre a responsabilidade do transportador pelo atraso leva-nos necessariamente a uma abordagem negativa deste tema que se consubstancia, justamente, nas situações em que o transportador é “irresponsabilizado”. Ademais, tendo a ideia do funcionamento do processo de responsabilização do transportador marítimo, a sua responsabilidade efetiva-se depois de não conseguir provar uma causa de exoneração de responsabilidade.

A Convenção de Bruxelas de 1924 optou pela enumeração casuística das causas que podem exonerar o transportador da sua responsabilidade diante do carregador ou destinatário, no seu art. 4.º, n.º 2, das alíneas *a*) a *p*), ainda a alínea *q*) e n.º 4 do referido art.4.<sup>38</sup> Pelo que se o atraso ocorrer por alguma dessas causas, o transportador ficará liberado da obrigação de indenizar o interessado na carga, desde que o transportador faça a prova da ocorrência de alguma destas causas de exoneração.

Parece-nos que o atraso na entrega da mercadoria poderá ocorrer por causas diversas das contempladas no art. 4.º nas suas alíneas *a*) a *p*), qual a solução para estas situações.

Entendemos que todas as outras situações causadoras do atraso, passíveis de responsabilizar o transportador, devem fundamentar a exoneração do mesmo por via da alínea *q*) do art. 4.º da Convenção de Bruxelas.

Como refere a disposição: “Nem o transportador nem o Navio serão responsáveis por perda ou dano resultante ou proveniente de qualquer outra coisa não proveniente de facto ou culpa do transportador, seus

---

<sup>37</sup> ALFREDO ANTONINI faz referência a dois critérios de determinação dos danos; objetivo – valor da mercadoria no lugar e tempo da entrega e subjetivo – o valor da mercadoria para o credor, in *ob. cit.*, p. 251.

<sup>38</sup> DUARTE LYNCE defende que a exoneração da responsabilidade do transportador é possível através de dois mecanismos de base distintos: os previstos no art. 3.º e os mencionados no art. 4.º da convenção, cfr. in *O transporte internacional marítimo de mercadorias*, Bertrand Editora, 1996, p. 199.

agentes e empregados...” Sendo que a mesma disposição determina que o ônus da prova fica a cargo da pessoa que invoca o benefício, neste caso o transportador.

Segundo FERNANDO CALERO, trata-se de uma prova negativa impossível, pelo que o transportador será liberado da responsabilidade provando que atuou com a devida diligência e que a mesma diligência tiveram os seus dependentes<sup>39</sup>. Entendemos que a diligência aqui referida seja a diligência razoável, um conceito reitor na Convenção de Bruxelas<sup>40</sup>. Pensamos que a diligência razoável coincida com a apreciação do comportamento do transportador tendo como referência um homem médio, é o critério abstrato da apreciação da culpa<sup>41</sup>.

Porém, seguimos a orientação de MENEZES LEITÃO segundo a qual esse padrão abstrato não deixa de exigir uma análise das circunstâncias do caso, ou seja, do condicionalismo da situação e do tipo de atividade em causa. Compreende-se que a diligência exigida a um profissional qualificado na sua atividade não seja a mesma que a que é exigida a um transeunte em passeio e que a situação de emergência implique uma apreciação da culpa distinta da que seria efetuada numa situação normal<sup>42</sup>.

A Convenção de Hamburgo abandonou a configuração casuística da exoneração do transportador e acolheu por consenso a declaração de que a responsabilidade do transportador baseia-se no princípio da culpa ou negligência<sup>43</sup>.

Em conclusão diremos que a responsabilidade do transportador, será aferida a partir da conduta exigida a um profissional qualificado na sua área de atividade.

---

<sup>39</sup> Cfr. FERNANDO SANCHEZ CALERO, in *ob. cit.*, p. 395, no mesmo sentido MÁRIO RAPOSO, *Transporte marítimo de mercadorias, os problemas* in *ob. cit.*, p. 63.

<sup>40</sup> Cfr. HUGO RAMOS ALVES in *ob. cit.*, p. 65.

<sup>41</sup> Pensamos que esse entendimento coincida com o de HUGO RAMOS no sentido em que defende uma diligência média exigível ao bom transportador. Cfr. in *ob. cit.*, p. 66.

<sup>42</sup> LUÍS MENEZES LEITÃO, *Direito das Obrigações – Introdução da constituição das obrigações*, Vol I, Almedina, 2003, p. 323.

<sup>43</sup> Anexo II Consenso da conferência das Nações Unidas sobre o transporte marítimo de mercadoria.

## 7. Limitação da Responsabilidade do Transportador pelo atraso na entrega da mercadoria<sup>44</sup>

A este nível, verificamos a existência de um princípio característico do Direito de Transporte Marítimo que o separa radicalmente do direito comum. Enquanto no âmbito deste último o responsável pelo dano é obrigado a indenizar todo o dano causado, afetando todo o seu patrimônio, no âmbito do Direito de Transporte Marítimo defende-se que o transportador responde até um limite. Não responde por todo o dano causado, mas sim até ao topo legalmente fixado<sup>45</sup>.

A limitação da responsabilidade do transportador é um princípio específico do Direito do Transporte Marítimo. Apresenta-se como um instituto típico e geral de Direito Marítimo, justificada por razões que se apoiam tanto no sentido técnico da navegação como no comércio marítimo<sup>46</sup>.

### 7.1. Antecedentes e fundamentos

A limitação da responsabilidade do transportador marítimo responde a uma antiga e larga tradição histórica, desde a Idade Média até ao século XVII se manifesta na exploração de navios mediante formas associativas. Cada participante suportava uma parte do risco e da responsabilidade por cada viagem<sup>47</sup>, por outro lado, os credores de um porto estrangeiro só podiam satisfazer os seus créditos com o valor do navio e não com os bens dos interessados na viagem que se encontravam em países distantes. No século XVII aparecem os transportadores como profissionais do transporte marítimo os quais limitam a sua responsabilidade por consequência aos vários constrangimentos da aventura marítima. Atualmente, pensamos que a limitação da responsabilidade do transportador dinamiza o comércio marítimo favorecendo o aparecimento de fretes mais acessíveis aos carregadores.

---

<sup>44</sup> Concordamos com a posição de parte da doutrina segundo a qual a expressão “limite da responsabilidade” é pouco rigorosa dado que se trata da limitação do montante resultante da responsabilidade do transportador, no mesmo sentido, FERNANDO SANCHEZ CALERO, in *ob. cit.*, p. 406.

<sup>45</sup> Cfr. JOSÉ MARIA RUIZ SOROA, La responsabilidad por daños y su limitación en el derecho marítimo in *VI Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastian*, Vitoria-Gasteiz, 1999.

<sup>46</sup> Cfr. JOSÉ MARIA RUIZ SOROA, in *ob. cit.*, p. 23.

<sup>47</sup> BROSETA PONT, Manuel, *Manual de Derecho mercantil*, Editorial Tecnos, 1972, p. 644.

No campo privatístico, fez-se sentir a necessidade de estipular um limite indemnizatório para evitar a exposição do transportador relativamente às mercadorias de valor relevante que lhe sejam consignadas já embaladas<sup>48</sup>.

## 7.2. Critérios existentes no transporte marítimo

Antes de nos debruçarmos sobre a diversidade de critérios de limitação da responsabilidade a nível da Convenção de Bruxelas e seus protocolos modificadores, uma questão prévia se coloca. Aplicar-se-ão os mesmos limites indemnizatórios no atraso na entrega da mercadoria e na perda da mesma mercadoria. Afinal, como dissemos anteriormente, a Convenção de Bruxelas foi pensada sem a previsão da responsabilidade pelo atraso, e, por isso, os limites indemnizatórios não contemplam valores diferentes para realidades diferentes como verificamos na Convenção de Hamburgo.

Pouco encontramos na doutrina sobre a solução a dar a este problema. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, no estudo que faz sobre a limitação da responsabilidade do transportador, apenas avança que não é adequado aplicar os limites indemnizatórios por perda ou avaria aos casos de demora na entrega na mercadoria<sup>49</sup>. Essa posição parece razoável, mas não resolve a questão colocada. Não se aplicando os limites indemnizatórios constantes da Convenção de Bruxelas, quais serão os limites aplicáveis.

Admitimos ser uma questão de difícil solução e cuja sugestão está longe de alcançar consenso. Embora admitamos ser criticável, assumimos a posição segundo a qual parece-nos de aplicar o limite existente na Convenção de Bruxelas com ou sem as alterações feitas pelos seus protocolos, pelos seguinte argumento:

- Não se vislumbrar a existência de limite diferente na convenção.

Afigura-se impossível, ao legislador ordinário, criar um limite específico para o atraso na entrega da mercadoria, pois isso pressuporia alterar o conteúdo da convenção, que contraria o princípio da hierarquia das fontes de Direito, que estabelece a superioridade das leis internacionais em relação às nacionais.

Portanto, a entrada em vigor das convenções ratificadas pelo Estado português obedece ao princípio da hierarquia das fontes de Direito, no

---

<sup>48</sup> ANTONINI, Corso di diritto dei trasporti, *apud*, HUGO RAMOS ALVES in *ob. cit.*, p. 117.

<sup>49</sup> Cfr. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA in *ob. cit.*, p. 265.

qual as convenções internacionais são hierarquicamente superiores aos atos legislativos ordinários<sup>50</sup>.

Contrariamente à Convenção de Bruxelas, as Regras de Hamburgo estabeleceram limites indemnizatórios diferentes consoante a responsabilidade resulte dos danos decorrentes do atraso ou não<sup>51</sup>.

A determinação do limite da responsabilidade do transportador marítimo não é um assunto linear devido à diversidade de regimes uniformes a que já fizemos referência.

A redação originária da Convenção de Bruxelas dispõe no art. 4.º, n.º 5: Tanto o transportador<sup>52</sup> como o navio não serão obrigados em caso algum por soma superior a 100 libras esterlinas por volume ou unidade. Ultrapassando a questão da dificuldade de aplicação prática desta disposição, profundamente refletida pela doutrina<sup>53</sup>, pretendemos realçar que na redação originária da Convenção de Bruxelas, a unidade de conta utilizada era a libra esterlina expressa em valor ouro, mas a própria convenção previa que os Estados em que a libra esterlina não fosse utilizada, como unidade monetária, procedessem à conversão em números redondos, segundo o seu sistema monetário, das somas indicadas em libras esterlinas<sup>54</sup>.

Por seu lado, o protocolo de 1968 (Visby) introduziu o franco *poinstaré* como unidade de conta e afastou a possibilidade de os Estados converterem em números redondos na sua moeda nacional a unidade de conta prevista na convenção<sup>55</sup>.

O protocolo de 1979 adotou o direito especial de saque do FMI como unidade de conta para efeitos do limite indemnizatório<sup>56</sup>.

---

<sup>50</sup> TELES, Miguel Galvão, in *ob. cit.*, p. 105.

<sup>51</sup> Tal diferença consta nas alíneas a) e b) do art. 6.º da Convenção de Hamburgo. Cfr. MANUEL COSTA GOMES, *Leis marítimas*, 2.ª edição, Almedina, 2007, p. 700.

<sup>52</sup> Não transcrevemos o erro de tradução constante na versão portuguesa. Nesta, a palavra transportador é traduzida como armador, o que já mereceu a crítica de uma boa parte da doutrina portuguesa.

<sup>53</sup> Cfr. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, Limitação da responsabilidade do transportador, in I Jornadas de Direito Marítimo, 2008, pp. 268 ss.

<sup>54</sup> Art. 9.º da Convenção de Bruxelas, segundo parágrafo.

<sup>55</sup> Esta interpretação resulta da nova redação dada ao art. 9.º da Convenção de Bruxelas pelo art. 4.º do protocolo.

<sup>56</sup> O direito especial de saque é uma unidade de conta criada pelo FMI em 1969 para substituir o padrão ouro.

As Regras de Hamburgo continuaram com a adoção do direito de saque especial por volume<sup>57</sup>.

A existência de mais de um critério para a limitação da responsabilidade do transportador traduz-se em resultados prejudiciais à uniformidade pretendida na regulação internacional do transporte marítimo de mercadoria.

A Convenção de Bruxelas estabelece essencialmente dois sistemas de limitação da responsabilidade do transportador: por referência ao valor das mercadorias por volume ou unidade e a que resulta do valor declarado pelo carregador<sup>58</sup>. Neste sentido discordamos com HUGO ALVES que considera a primeira modalidade como supletiva<sup>59</sup>, entendemos que a limitação resultante da declaração do valor da mercadoria inserida no conhecimento de embarque é de natureza excecional<sup>60</sup>.

A alteração da Convenção de Bruxelas pelo protocolo de Visby (1968) veio introduzir outra modalidade para a fixação do montante da indemnização. Uma limitação que resulte do acordo das partes, nos termos do art 4.º, n.º 5, g), do referido protocolo.

O legislador internacional admite que as partes convencionem sobre a limitação da responsabilidade do transportador, se daí resultar para o carregador um regime mais favorável do que o regime legal.

No que se refere à possibilidade de serem estipuladas cláusulas que introduzam tetos indemnizatórios superiores ao valor real das mercadorias concordamos com parte da doutrina no sentido de que esta questão carece de interesse prático, porque também entendemos que a indemnização ficará pelo valor real das mercadorias<sup>61</sup>. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA aborda esta questão no âmbito do valor declarado no conhecimento de carga<sup>62</sup>, pensamos que a problematização do assunto tem mais relevância no âmbito da faculdade conferida às partes pela modificação feita pelo protocolo de Visby, art. 4, n.º 5, g).

---

<sup>57</sup> DUARTE LINCE faz a conversão destes valores em dólares americanos pelo que é possível notar a discrepância dos montantes consagrados nos diferentes regimes, cfr. DUARTE LINCE in *ob. cit.*, p. 128.

<sup>58</sup> Resultam da interpretação do art. 4.º, n.º 5, da Convenção de 1924.

<sup>59</sup> HUGO RAMOS ALVES, *Da limitação do transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, p. 119.

<sup>60</sup> No mesmo sentido, FERNANDO SANCHEZ, in *ob. cit.*, p. 413.

<sup>61</sup> Cfr. FRANCISCO COSTEIRA DA ROCHA, in *ob. cit.*, p. 284

<sup>62</sup> FERNANDO CALERO faz uma arrumação contrária da matéria, considerando o limite convencional apenas aquele que resulta do disposto na alínea g) do art. 4.5, modificação feita pelo protocolo de Visby. In *ob. cit.*, p. 428.

Acreditamos que tendo as partes a possibilidade de se socorrer a este mecanismo seja dispensável o mecanismo da declaração do valor “não verdadeiro” no conhecimento de carga.

## Conclusões

No que se refere ao tema em estudo, devemos concluir que a responsabilidade pelo atraso na entrega das mercadorias é ainda alvo de acesos debates na doutrina portuguesa, dada a omissão feita na Convenção de Bruxelas, diploma internacional largamente ratificado e aderido pelos países mais importantes no transporte marítimo de mercadorias. O problema acentua-se mais pelo facto de existirem vários regimes de responsabilização dos transportadores, resultantes dos diplomas que pretenderam superar as insuficiências da Convenção de Bruxelas, sem contudo alcançarem uma adesão significativa dos países com maior relevância no transporte de mercadorias

Pelo que concluímos:

- A nível de Angola, o contrato de transporte internacional de mercadorias é regido pela Convenção de Bruxelas de 1924, na sua versão originária.
- A Convenção de Bruxelas regula a responsabilidade por atraso da entrega da mercadoria, por força de uma interpretação atualista, embora não tivesse sido prevista esta situação aquando da feitura do diploma.
- O transportador “atrasado” responde nos mesmos termos do transportador que cause danos na mercadoria por não se vislumbrar uma solução diversa na convenção de Bruxelas
- Existem regimes diferenciados aplicáveis ao mesmo contrato, conforme o Estado tenha aderido a um ou outro diploma internacional.
- Afigura-se urgente a adesão massiva ao mais novo diploma internacional que regula o transporte internacional de mercadorias (Regras de Roterdão) para a uniformização do direito dos transportes marítimos.

## Bibliografia

ANTONINI, Alfredo, *Corso de diritto dei trasporti*, Giuffrè, 2004.

ALVES, Hugo Ramos, *Da limitação da Responsabilidade do transportador na convenção de Bruxelas de 1924*, Coimbra, Almedina, 2008.



- AZEVEDO MATOS, *Princípios de Direito marítimo*, Ática, 1955.
- ASCENÇÃO, José de Oliveira, *O Direito – introdução e Teoria geral*, 11.<sup>a</sup> edição, Almedina, 2001.
- ALONSO LEDESMA, Carmen, *Fundamento y limites de la responsabilidad del porteador marítimo*, in VIII jornadas de derecho marítimo de San Sebastian, Vitoria-Gasteiz, 2002.
- ARROYO IGNACIO, *Curso de derecho marítimo*, J. M Bosch editor, 2001.
- BROSETA PONT, Manuel, *Manual de derecho mercantil*, Madrid, Editorial Tecnos, 1972.
- BASTOS, Nuno Manuel Castello-Branco, *Da disciplina de transporte internacional de mercadorias por mar*, Almedina, 2004.
- CARBONE, Sergio Maria, *Contrato di trasporto marítimo di cose*, Milano, A. Giuffrè editore, 1988.
- FARIA, Duarte Lynce de, *O Transporte internacional marítimo de mercadorias*, Bertrand Editora, 1996.
- GARCIA DE ALBIZU, Juan, *El desvio de Ruta en el transporte marítimo*, Vitoria-Gasteiz, 1995.
- GOMES, Manuel Januário da Costa Gomes, *Leis marítimas*, 2.<sup>a</sup> edição, Almedina, 2007.
- , *Transporte “port to port”*, in I Jornadas de Direito Marítimo.
- LEITÃO MENEZES, *Direito das obrigações – Introdução da constituição das obrigações*, vol I, 3.<sup>a</sup> edição, Almedina, 2003.
- MARTINS, Margarida, *Os contentores marítimos: Alguns aspetos da sua regulação jurídico-internacional*, in Estudos em homenagem ao professor Doutor Armando Guedes.
- MIRANDA, Jorge, *Curso de Direito Internacional Público*, 2.<sup>a</sup> edição, Princípiã, 2004.
- PINHEIRO, Luís Lima, *Direito aplicável ao contrato de transporte*, in I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, Almedina, 2008.
- ROCHA, Francisco Costeira da, *Limitação da responsabilidade do transportador marítimo*, in I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, Almedina, 2008.
- RAPOSO, Mário, *O transporte marítimo de mercadorias*, in Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, Almedina, 2008.
- , *Transporte internacional de mercadorias por mar*. Da convenção de Bruxelas de 1924 às regras de Hamburgo de 1978, in *Direito*, 1996 (janeiro-junho).
- , *Transporte no convés*, in *BMJ*, n.º 340, 1984
- , *Estudos sobre novo direito marítimo – realidade internacional e situação portuguesa*, Coimbra, 1999.
- RUIZ SOROA, José Maria, *La responsabilidad por daños e su limitacion en el derecho marítimo*, in VI jornadas de derecho marítimo de San Sebastian, Vitoria-Gasteiz, 1999.
- SÁNCHEZ CALERO, Fernando, *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Roma-Madrid, 1957.
- TELES, Miguel Galvão, *Eficácia dos tratados na ordem interna Portuguesa – condições, termos e limites*, Lisboa, 1967.